

マリンレジャー安全レポート

第七管区海上保安本部
マリンレジャー安全推進室
☎ 093-321-2931(担当：櫻谷)
E-mail:kyuunan7-j7vj2@kaiho
.mlit.go.jp

第79号 平成24年4月

4月上旬に台風並みに発達した低気圧が通過しました。強風の影響により、風浪が打ちつける関門港内の状況です。マリンレジャーに出かける際は、気象情報はこまめにチェックしましょう!!



バックナンバーはこちら

http://www.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/gyoumu/kyunan/marine_anzen_report/

事件事例〔クーラーボックスにより浮力を確保!〕

先月、大分県において、防波堤で釣りをしていた男性が足を滑らせて海中転落する事案が発生しました。

一緒に釣りをしていた男性が、直ぐにクーラーボックスにロープをくくりつけ、浮体（浮き輪の代わり）として海に投げこんだことから、転落した男性は、クーラーボックスにつかまり浮くことができました。一緒に来ていた男性が、岸壁にある階段から転落した男性を引き上げようとしたのですが、干潮時と時間が重なっていたため、防波堤にある階段を利用することができず、瀬渡し船によって救助されました。

この事例は、海水温度が低い3月に発生し、自力では防波堤にあがるのが困難な状況でしたが、海中転落した男性がライフジャケットをしっかりと着用していたこと、一緒に釣りに来ていた男性が素早い救助活動を行ったことにより、命に別状はありませんでした。

これまで皆さんに紹介してきましたとおり、身の回りにある浮くものを海中転落者に投げ入れることにより、転落者の浮力が確保され呼吸が安定し、体力の消耗も少なくできます。

ゴールデンウィーク期間中、皆さんもプレジャーボートや磯場、岸壁等で釣りなど楽しまれると思いますが、その場合は場所を問わず、ライフジャケットの着用を励行するようにしましょう。また、本事例のような救助対応についても、しっかり頭に入れておきましょう。



お知らせ

第七管区海上保安本部では、ゴールデンウィークを迎え、マリレジャー活動が活発化し、海浜・海域での事故の発生が予想されることから、事故の未然防止及び死者・行方不明者の減少を図るため、安全推進活動を実施します。

1 ゴールデンウィーク安全推進活動期間
4月28日(土)から5月6日(日)の9日間

2 実施する活動

- ・巡視船艇、航空機によりマリレジャーが盛んな沿岸部を巡回し、事故防止指導を行います。
- ・マリレジャー関係のショップ、マリーナ等を訪問し、自己救命策三つの基本を柱に、安全啓発を行います。

3 重点指導事項
自己救命策3つの基本を呼びかけていきます。

◎ライフジャケットの常時着用

磯場、海上でレジャーを楽しむ際は、常時ライフジャケットを着用しましょう。
防波堤、岸壁も転落するとなかなかあがれない危険な場所です。
防波堤等においても、ライフジャケットの着用を心がけるとともに、小さな子供からは、目を離さないように注意しましょう。

◎携帯電話等の緊急時の連絡手段の確保

防水性の携帯電話や防水パックに入れた携帯電話を携帯し連絡手段を確保しましょう。

◎海上保安庁への「118番」通報

通報を受けた海上保安庁は、他の機関とも連携し直ちに救助に向かいます。「118番」はその土地を管轄する管区海上保安本部の司令センター（第七管区海上保安本部では北九州市門司区）に繋がります。通報の際は、正確な場所と事故の状況を落ち着いて通報しましょう。

**海で命を守る
3つのポイント**

- ライフジャケットの常時着用
- 連絡手段の確保
防水携帯電話の携帯!
- 海のもしものは「118番」

海上保安庁第七管区海上保安本部

平成24年マリレジャー事故発生状況					
船舶事故隻数			海浜事故者数		
海難種類	3月	累計	レジャー種類	3月	累計
衝突	5	7	釣り中	2	5
機関故障	1	4			
乗揚げ	0	1			
運航阻害	1	4			
安全阻害	0	2			

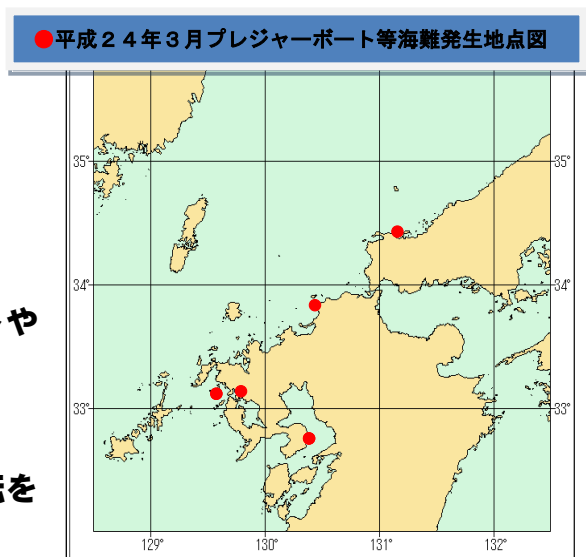
引き続き、第七管区海上保安本部では、プレジャーボートや遊漁船等に対し安全運航を呼びかけます。

◎発航前点検の励行

発航前には船体、機関の点検を行いましょ。久しぶりに運航する場合は、綿密な点検と十分な試運転を行いましょ。

◎常時適切な見張りの徹底

航行中のみならず遊漁中においても見張りを行いましょ。

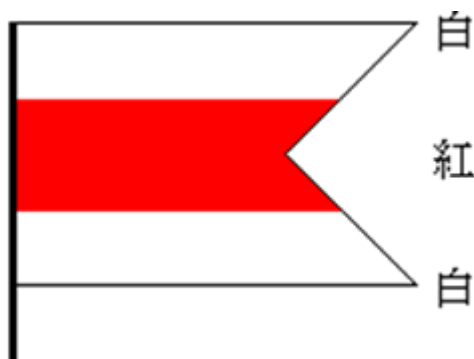


水路測量のマメ知識

この標識（旗）を知っていますか？

みなさんは、右図の標識を掲げている船舶を見たことがありますか。

右図の標識を掲げている船舶は、水路測量又は海象観測を行っています。
(水路業務法第17条)



水路測量に従事している船舶が、目に見えない海底の深さや地形などの測定を行う場合、高度な技術と高い精度を必要とするため、同じ海域を雑巾掛けするように航行することから、作業中は容易に進路変更ができなくなります。

そのため、この標識を掲げ、水路測量中であることを周辺の航行船舶に知らせています。

水路測量や海象観測で得られたデータは、海上保安庁刊行の海図や潮汐表などに採用され、船舶交通の安全に寄与しています。

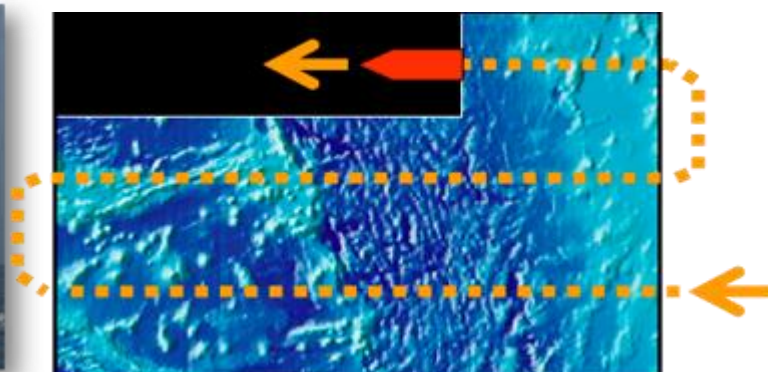
上図の標識を掲げている船舶に正当な理由なく著しく接近させて航行する行為は、法律で禁止されているのよ。(水路業務法第18条)



水路測量中の測量船「はやしお」
(第七管区海上保安本部所属)



水路測量の方法

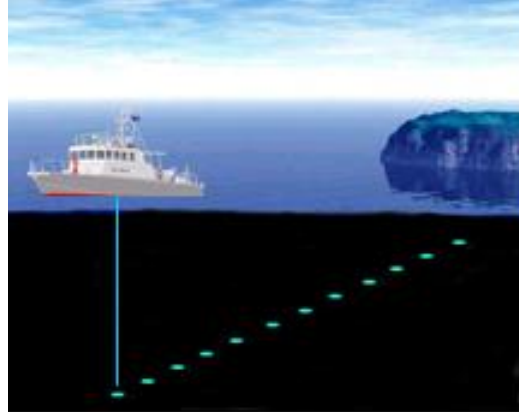


おまけ

水路測量の歴史

明治、大正

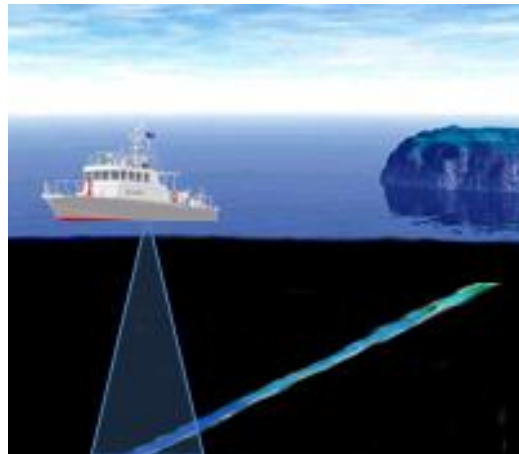
錘測（すいそく）（レッド測深）
船を停船し、ロープ又はワイヤーに
錘をつけたものを海底まで下ろしてそ
の長さで水深を測る。（点の測深）



昭和初期～

単素子音響測深
音波を海底に発信し、跳ね返って
戻ってくるまでの時間から水深を測る。
船を航行しながらの測深が可能。
（線の測深）

ちなみに、水中の音の速さは
約 1500m/s で大気中の4倍以上の
速さで伝わります。
（さまざまな条件により変動します）



現在（平成14年～）

マルチビーム測深
一度に多数の音波を扇状に発信し、
非常に精密な海底地形を把握するこ
とができる。（面の測深）

